Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5681

02. 10. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS — Drucksache 13/5558 —

Unterirdisch geführte öffentliche Verkehrswege, die Belange von behinderten Menschen und von Frauen und das Projekt eines Karlsruher Stadtbahntunnels

Die Stadt Karlsruhe plant einen Stadtbahntunnel in der Kaiserstraße („Unterpflasterstraßenbahn" – „U-Strab"), der u. a. mit Bundesmitteln finanziert werden soll. Ein entsprechender Beschluß wurde von der Mehrheit des Gemeinderats am 14. Mai 1996 gefaßt.

Gegen dieses Projekt wurden von der Initiative „Stoppt den Stadtbahn-Tunnel – für eine lebendige Innenstadt" über 30 000 Unterschriften gesammelt; 24 473 wurden als gültig anerkannt. Angesichts dieser Artikulation eines großen Teils der Bevölkerung gegen die „U-Strab" faßte der Karlsruher Gemeinderat am 16. Juli 1996 den Beschluß, einen Bürgerentscheid zu diesem Projekt zuzulassen. Dieser findet am 20. Oktober 1996 statt. Der Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, Dr. Gerhard Seiler, plädierte für einen früheren Termin des Bürgerentscheids, um, wie die „Badischen Neuesten Nachrichten" den OB zitierten, „bei der Beantragung von Zuschußmitteln für das 390 Mio. DM teure Projekt keine Zeit zu verlieren, immerhin gebe es weit größere Vorhaben beispielsweise in Stuttgart, Frankfurt und München. Wer zu spät komme, der habe das Nachsehen." (Badische Neueste Nachrichten vom 17. Juli 1996)

Eine Mehrheit des Gemeinderats lehnte einen früheren Bürgerentscheid-Termin ab und bestätigte den oben genannten.

Vorbemerkung

Das Vorhaben Karlsruhe Unterpflasterstraßenbahn (U-Strab) ist im Bundesprogramm 1996 bis 2000 gemäß § 6 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mit Gesamtkosten von 400 Mio. DM und zuwendungsfähigen Kosten von 240 Mio. DM bedingt (Kategorie „c") aufgenommen worden. Bundesfinanzhilfen können nach Maßgabe der verfügbaren Mittel in Anspruch genommen werden, sofern die Voraussetzungen zur Förderung gemäß § 3 GVFG erfüllt werden. Hierzu ist noch ein

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 1. Oktober 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Förderantrag zu stellen, der vorher vom Land zu prüfen ist. Auf der Grundlage des noch ausstehenden Antrages entscheidet der Bund über die endgültige Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Kategorie „a" sowie über die Höhe der Bundesfinanzhilfen und ihre jährliche Verteilung. Die Entscheidung, inwieweit ein Vorhaben zur Förderung aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 angemeldet wird, liegt bei dem betreffenden Land. Der Bund hat hierzu kein Initiativrecht.

1. Kann die Bundesregierung bzw. das Bundesministerium für Verkehr bestätigen, daß für die Finanzierung der Karlsruher „U-Strab" Bundesmittel in Frage kommen?

   Wenn ja, welche Mittel kommen in Frage und in welcher Höhe sind diese angesichts der bekannten Gesamtkosten von 390 Mio. DM (Preisstand 1993) zu erwarten bzw. denkbar (z. B. in Prozent der Gesamtkosten)?

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. Der Umfang der Förderung ist in § 4 GVFG geregelt. Der Förderhöchstsatz im Bundesprogramm beträgt bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten.

2. Trifft die Mitteilung der Stadt Karlsruhe (Projektgruppe U-Strab), vom März 1996 zu, wonach beim „heutigen Stand" der Gesamtkosten für die „U-Strab" von 390 Mio. DM, „85 Prozent der Baukosten... durch das Land und den Bund nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) bezuschußt" werden?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Im noch zu stellenden Förderantrag ist die Finanzierung des Vorhabens aufzuzeigen.

3. Trifft die Auffassung des Oberbürgermeisters dieser Stadt zu, wonach ein früherer Termin des Bürgerentscheids verbesserte Möglichkeiten erbracht hätte, Bundesmittel für dieses Projekt zu erhalten, und gibt es diesbezüglich eine Konkurrenzsituation zwischen dem Karlsruher Projekt einer unterirdischen Straßenbahn einerseits und den Projekten in Stuttgart, München und Frankfurt/Main, die bestehenden Bahnhöfe und einen großen Teil der Bahnanlagen in den Untergrund zu verlagern, andererseits?

Eine Konkurrenzsituation zu den genannten Eisenbahnvorhaben besteht nicht.

Entscheidend ist, daß ein Förderantrag gestellt wird und die Voraussetzungen nach § 3 GVFG erfüllt werden.

4. Gibt es bereits Absprachen über die Höhe des Betrages, mit dem die Karlsruher U-Strab aus Bundesmitteln zu fördern wäre (ggf. übermittelt von dem baden-württembergischen Verkehrsminister)?

Nein, auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

5. Wie bewertet die Bundesregierung grundsätzlich die Verlegung von Anlagen, Fahrbahntrassen, Bahnhöfen bzw. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (DB AG, ÖPNV u. a.) in den Untergrund insbesondere bei Berücksichtigung städtebaulicher, ökologischer und ökonomischer Aspekte?

Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, Verkehrsinvestitionsvorhaben außerhalb ihres eigenen Verantwortungsbereichs zu bewerten. Grundsätzlich ist die Förderung auch von unterirdischen Verkehrsanlagen nach Maßgabe des § 6 Abs. 1 GVFG möglich, sofern die Voraussetzungen hierfür nach § 3 erfüllt werden.

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Stadt Karlsruhe, die ihr Plädoyer für den „Stadtbahntunnel Kaiserstraße Karlsruhe" und ihre Ablehnung der Alternative, in der Kriegstraße eine neue Straßenbahntrasse zu bauen, damit begründet, daß „heute etwa zwei Drittel aller Fahrgäste ihr Ziel im Bereich der Fußgängerzone der Innenstadt haben" und daß „die Straßenbahnen dorthin fahren (müssen), wo die Menschen hin wollen, denn der öffentliche Personennahverkehr hat vor allem dienende Funktion" oder spricht sie den ÖPNV-Planungen auch eine lenkende und den Gesamtverkehr dezentralisierende Funktion zu?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

7. Verfügt die Bundesregierung über vergleichende Berechnungen der ökonomischen und volkswirtschaftlichen Rentabilität von oberirdisch geführten ÖPNV- und unterirdisch geführten ÖPNV-Strecken(abschnitten) – ggf. unter Berücksichtigung ökologischer Kriterien?

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Nahverkehrsprojekten werden in der Regel nur für konkrete Fälle durchgeführt. Wegen der unterschiedlichen Rahmenbedingungen sind sie nicht auf andere Fälle übertragbar.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlegung von öffentlichen Verkehrswegen, die bisher oberirdisch geführt werden, in den Untergrund, hinsichtlich der Belange von behinderten Menschen, und hält sie angesichts der damit angesprochenen Problematik eine – direkte oder indirekte – öffentliche Förderung der Verlegung von bisher oberirdisch geführten öffentlichen Verkehrswegen in den Untergrund für gerechtfertigt?

Es gehört zum gesicherten Wissens- und Erfahrungsstand, daß aus verschiedenen Gründen (z. B. Kosten, tatsächliche oder nur antizipierte Gefährdung, Sauberhaltung, Barrierewirkungen etc.) die Verlegung von Straßenquerungen in den Untergrund oder auf Überführungen möglichst vermieden werden soll, also plangleiche Übergänge (z. B. signalgesteuerte Fußgängerfurten) im Interesse aller Nutzer von Fußwegen, insbesondere aber mobilitätsbehinderter Verkehrsteilnehmer, zu bevorzugen sind (siehe dazu auch Handbuch „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums", Kapitel 4, Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr, Heft 47/1992).

Handelt es sich um eine Maßnahme, die nach dem GVFG gefördert werden soll (z. B. Veränderung der Straßenquerung wegen Ausbaus einer Straße im Sinne des § 2 Abs. 1 GVFG), so muß die Bedingung der Behindertenklausel in § 3 Nr. 1 Buchstabe d GVFG eingehalten werden.

Im übrigen hat die Bundesregierung auf innerörtliche Verkehrsplanung und deren konkrete Ausgestaltung keinen Einfluß.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlegung von öffentlichen Verkehrswegen, die bisher oberirdisch geführt wurden, in den Untergrund, hinsichtlich der Interessen von Menschen, die sich z. B. mit Kinderwagen oder schweren Einkaufstaschen im öffentlichen Verkehr bewegen, und hält sie angesichts dieser Problematik eine öffentliche Förderung der Verlegung oberirdisch geführter öffentlicher Verkehrswege in den Untergrund für gerechtfertigt?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

10. Sind der Bundesregierung die statistischen Erhebungen bzw. entsprechende Feststellungen von Stadtwerken und Verkehrsbetrieben bekannt, wonach ein großer Teil der Frauen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, unterirdisch geführte Anlagen des öffentlichen Verkehrs zu nächtlichen Stunden zu meiden versuchen und wonach eine Mehrheit dieser Frauen nach 22 Uhr nach Möglichkeit lieber eine Station weiter fährt, um oberirdisch auszusteigen, als die unterirdische Haltestelle zu nutzen?

Wenn ja, in welcher Form fließt diese Erkenntnis in die Bundesverkehrspolitik (z. B. bei der Vergabe von Bundesmitteln für öffentliche Verkehrswege) ein?

Auf die Antworten der Bundesregierung zu den Großen Anfragen „Emanzipation vom Auto II – Feministische Ansätze zur Verkehrsvermeidung" (insbesondere Frage 29), Drucksache 13/5338 und „Frauen und Mobilität" (insbesondere Frage 9), Drucksache 13/4683, wird verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333